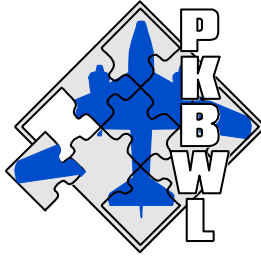


Warszawa, dnia 16 maja 2012 r.



Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego

209/12

RAPORT KOŃCOWY Z BADANIA INCYDENTU LOTNICZEGO

- 1. Data i czas lokalny zaistnienia incydentu:** 23 marca 2012 r., godz. 10:40 UTC.
- 2. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:** Warszawa-Babice lotnisko EPBC – Stalowa Wola lotnisko Turbia EPST.
- 3. Miejsce zdarzenia:** strefa TSA 05A (północna granica strefy, zachodni trawers lotniska EPRA w odległości 7NM).
- 4. Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel/użytkownik statku powietrznego:** śmigłowiec EC 135 P2+. Znaki rozpoznawcze SP-WWW, właściciel statku powietrznego Deutsche Leasing Polska S.A., użytkownik statku powietrznego Europrimus Consulting Tomasz Sadowski, napęd turbowalowy, podwozie płozowe, maksymalny ciężar całkowity 2910 kg, numer seryjny statku powietrznego 0684, rok budowy 2008.
- 5. Typ operacji:** lot w celach własnych.
- 6. Faza lotu:** lot po trasie.
- 7. Warunki lotu:** lot według przepisów VFR w warunkach VMC w porze dziennej.
- 8. Czynniki pogody:** bez wpływu.
- 9. Organizator lotów:** prywatny.
- 10. Dane dotyczące dowódcy SP:** mężczyzna lat 48, posiadający licencję pilota liniowego śmigłowcowego ATPL (H), wydaną przez Civil Aviation Agency Republic of Latvia, z terminem ważności do 10.10.2016 r., uprawnienie na typ śmigłowca EC 135 ważne do 05.08.2012 r., nalot ogólny 8700 godz., z tego na EC-135 250 godz. Nalot w ostatnich 24 godzinach 3 godz. 30 min., w ostatnich 90 dniach 26 godz. Przed lotem pilot był wypoczęty. Posiada Medical Certificate, class 1 & 2, ważny do 11.08.2012 r., z ograniczeniem VDL.
- 11. Opis przebiegu i okoliczności zdarzenia:** w dniu 23 marca 2012 roku pilot zaplanował na śmigłowcu EC 135 P2+ znaki rozpoznawcze SP-WWW lot po trasie: Warszawa-Babice lotnisko EPBC – Stalowa Wola lotnisko Turbia EPST – Warszawa-Babice lotnisko EPBC.

Start z lotniska EPBC nastąpił o godzinie 10:13 (UTC)¹. Po naborze wysokości lotu do 1000 stóp AGL, o godzinie 10:15 pilot nawiązał łączność z FIS Warszawa, gdzie uzyskał informacje o aktywności stref wojskowych w rejonie Radomia oraz wskazówki celem ich ominięcia. Informator FIS Warszawa zasugerował ominięcie aktywnej strefy TSA 05A, poprzez wykonanie lotu po zachodniej stronie Szydłowca i Skarżyska-Kamiennej. Około godziny 10:40 informator FIS Warszawa obserwując pozostający w kontakcie radarowym śmigłowiec SP-WWW, który nie stosując się do wcześniejszych zaleceń zbliżał się do granicy strefy TSA 05A, próbował nawiązać z nim łączność. Po kilkukrotnych, nieudanych próbach nawiązania łączności ze śmigłowcem, informator FIS Warszawa poinformował telefonicznie o zaistniałym fakcie, służby ruchu lotniczego na lotnisku EPRA, które potwierdziły obecność śmigłowca SP-WWW na zobrażowaniu radarowym. Pilot ponownie nawiązał łączność z FIS Warszawa około godziny 10:54, już po opuszczeniu strefy TSA 05A jak również przestrzeni odpowiedzialności sektora FIS Warszawa, otrzymując informacje o przejściu na łączność z FIS Kraków i konieczności telefonicznego skontaktowania się z FIS Warszawa po wylądowaniu.

Z wyjaśnień pilota śmigłowca wynika, że podczas lotu w przestrzeni odpowiedzialności FIS Warszawa cały czas prowadził nasłuch na częstotliwości 119,450 MHz, lecz jednak nie słyszał żadnych wywołań skierowanych do niego. Łączność udało mu się dopiero nawiązać na pograniczu przestrzeni odpowiedzialności sektorów FIS Warszawa i Kraków, gdzie zgodnie z otrzymanym zaleceniem zmienił częstotliwość na 119,270 MHz (FIS Kraków) i na niej utrzymywał normalną korespondencję do momentu wylądowania na lotnisku EPST. Po wylądowaniu został poproszony o wykonanie kilku połączeń telefonicznych do odpowiednich służb ruchu lotniczego, podczas których został poinformowany o naruszeniu powietrznej przestrzeni wojskowej.



Rys 1. a) przebieg lotu przez rejon strefy TSA 05A, b) zapis śladu lotu na urządzeniu GPS śmigłowca

Zdaniem Komisji, do zdarzenia doszło wskutek niedokładnego przygotowania się pilota do lotu. Planując lot trasowy, pilot ma możliwość zapoznania się z ograniczeniami w ruchu lotniczym w rejonie planowanej trasy lotu między innymi na stronach internetowych Polskiej

¹ Wszystkie czasy w raporcie podawane będą według czasu UTC

Agencji Żeglugi Powietrznej czy telefonicznie – najprawdopodobniej tego nie uczynił. Jak wynika z relacji pilota utrzymywał on cały czas odległość około 4 NM od strefy lotniska EPRA, lecz od granic strefy MATZ, a nie strefy TSA 05A, która jest bardziej rozległa. Najprawdopodobniej, pilot uległ sugestii i pomimo otrzymania wyraźnych wskazówek od informatora FIS Warszawa o wykonywaniu lotu w rejonie Radomia, po zachodnim skraju miejscowości Szydłowiec i Skrzysko-Kamienna, wykonywał lot po zachodnim skraju strefy MATZ lotniska EPRA.

Całe zdarzenie i jego przebieg zostało omówione z pilotem przez służby ruchu lotniczego telefonicznie w kilkanaście minut po lądowaniu. W swoim oświadczeniu pilot stwierdza, że jest świadomy pomyłki i deklaruje uważne sprawdzanie przygotowywanej trasy w przyszłości.

- 12. Przyczyna (przyczyny) zdarzenia:** niewłaściwe przygotowanie się przez pilota do lotu trasowego, w wyniku czego doszło do naruszenia przestrzeni powietrznej aktywnej strefy TSA 05A.
- 13. Zastosowane środki profilaktyczne:** po zakończeniu badania Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

KONIEC

Skład członków zespołu badawczego:

Dariusz Frątczak – kierujący zespołem,

Bogdan Fydrych – członek zespołu.

podpis na oryginale

(pieczęć i podpis osoby kierującej zespołem badawczym)